

Известия Гомельского государственного университета
имени Ф. Скорины, №4(79), 2013

УДК 940.5:629.3

Транспорт и коммуникации: эксплуатация на территории оккупированной Беларуси (1941–1944 гг.)

Е.А. ГРЕБЕНЬ

В статье на основе документов областных архивов Республики Беларусь показана регламентация пользования гражданским населением различными видами транспорта в условиях нацистской оккупации Беларуси.

Ключевые слова: транспорт, регистрация, реквизиция, нацистская оккупация, Беларусь.

The article, based on the documents of regional archives of Belarus, shows regulation use of different means of transport by the civilian population during the Nazi occupation of Belarus.

Keywords: transport, registration, requisition, Nazi occupation, Belarus.

В период нацистской оккупации Беларуси все аспекты повседневной жизни граждан были жестко регламентированы, в частности, использование гражданским населением транспортных средств и транспортных коммуникаций. В условиях оккупационной повседневности транспорт эксплуатировался, в первую очередь, для военных нужд, а также являлся источником дохода местной администрации и одним из средств существования для гражданского населения. Целью статьи является реконструкция порядка эксплуатации транспортных средств и транспортных коммуникаций в условиях нацистской оккупации.

В составе органов коллаборационной администрации были созданы транспортные отделы. На основании распоряжения Борисовской городской комендатуры от 23.08.1941 г. был создан транспортный отдел Борисовской городской управы. Начальнику транспортного отдела предписывалось в течение двух месяцев создать автопарк для нужд гражданского населения (оговаривалась также возможность использования транспорта для нужд вермахта), для чего рекомендовалось собрать по лесам и дорогам разбитые советские автомашины и собирать из нескольких одну, пригодную к использованию. В условиях дефицита горючего немецкие оккупационные власти рекомендовали использовать гужевой транспорт и газогенераторные автомашины. Признавая наличие дефицита горючего и, соответственно, что использование обычных автомашин проблематично, рекомендовалось использовать гужевой транспорт и газогенераторные автомашины [1, л. 6]. В распоряжении транспортного отдела Витебской городской управы к 1.08.1942 г. было три 3-тонных грузовых автомобиля марки Зис-5 и тринадцать 1,5-тонных автомобилей марки ГАЗ-АА. В отделе работало 15 шоферов и 20 грузчиков [2, л. 14].

В городах, расположенных по обеим сторонам рек, местная администрация организовывала лодочные переправы, поскольку мосты были или уничтожены во время боевых действий или использовались вермахтом. Оршанская ортскомендатура 15.04.1942 г. предписывала городской управе организовать лодочную переправу через р. Днепр, которая должна была стать единственным способом связи с Заднепровской частью города (вторая переправа обслуживала исключительно немецкие войска). Предписывалось на каждый берег назначить кассира для сбора платы, которая составляла от 2 до 5 руб. Немецкие военнослужащие и сотрудники городской управы могли переправляться бесплатно [3, л. 381, 381 об.].

Практиковалась передача лодочных переправ в аренду частным лицам. Так, Оршанская городская управа в лице бургомистра и гражданин 7.04.1943 г. заключили договор о передаче последнему в аренду лодочную переправу через р. Днепр на 7 месяцев – до 1.11.1943 г. Арендатор обязывался предоставить для переправы две исправные лодки со спасательным инвентарем, построить за свой счет по обоим берегам спуски к воде, скамейки и навесы для ожидающих. Переправа работала в течение всего сезона, за исключением запретного для пе-

редвижения граждан времени. За переправу взималась плата в размере не более 1 руб. с рабочих и служащих и до 2 руб. с других категорий граждан. Рабочие и служащие могли приобретать месячные билеты на право переправы дважды в день стоимостью 25 руб. Арендатор был обязан установить на обоих берегах информационные щиты с указанием стоимости услуг. В течение сезона арендатор вносил в кассу городской управы 103500 руб. равными долями к каждому 1-му и 15-му числу месяца, за просрочку платежа взималась пеня в размере 1%. Если погодные условия позволяли осуществлять переправу после 1 ноября, договор автоматически продлялся на тех же условиях. В случае отказа от аренды в течение сезона городской управе выплачивалась неустойка в размере 5000 руб. Арендатору под угрозой штрафа предписывалось также не позднее 2.06.1943 г. организовать причалы для лодок шириной не менее 2,5 м по берегам Днепра, обеспечить переправу спасательной лодкой и содержать ее в исправном состоянии (оборудовать внутри лодки мостик и не допускать скопления воды) [4, л. 96–97, 214].

В г. Витебске через Западную Двину было организовано 5 лодочных переправ: на Фанерном заводе, напротив Кожевенного завода, около Скользкого ручья, напротив фабрики «Двина» и напротив Дрожжевого завода. Лодочные станции обслуживали 10 перевозчиков и 10 кассиров. За июль 1942 г. доход переправ составил 35096 руб. (1 руб. за переправу с человека), расходы (заработная плата сотрудников, налоги и иные расходы) – 13300 руб., чистый доход составил 3510 руб. [2, л. 14]. Сотрудникам городской управы, вынужденным ежедневно пользоваться услугами переправы, чтобы добираться до работы, могли выдаваться разрешения на бесплатный проезд [5, л. 21].

На особый учет брались принадлежащие гражданам лодки. Бургомистр г. Добруша 20.05.1942 г. издал приказ о регистрации имевшихся у граждан лодок. Их владельцы обязывались в трехдневный срок пригнать лодки к мосту, где они должны были быть взяты на учет, а владельцам выданы паспорта и номера для лодок. Лица, у которых впоследствии были бы обнаружены лодки, рассматривались как партизаны. Езда на лодках разрешалась до 20.00, после чего, несмотря на наличие номера и паспорта, лодки немедленно обстреливались безо всякого предупреждения. Во время стоянки лодки предписывалось пришвартовывать к столбам и замыкать [6, л. 31]. Дополнительная регистрация плавсредств могла последовать в связи с угрозой стихийных бедствий. На основании приказа по Добрушскому городскому управлению от 6.03.1942 г. все владельцы лодок были обязаны привести их в исправное состояние и зарегистрировать их в трехдневный срок в полиции. Контроль за исполнением возлагался на специально созданную комиссию по борьбе с наводнением, которая в случае необходимости имела право мобилизовать транспортные средства [6, л. 7]. Могли вводиться ограничения на пользование лодками. В 1943 г. имеющие лодки жители Лунинецкого района давали расписки в том, что не будут передавать их другим лицам в пользование или аренду и не будут пользоваться ими до особого распоряжения властей [7, л. 4, 6].

С 1942 г. коллаборационная администрация взяла на учет имевшиеся у граждан, учреждений и организаций велосипеды [8, л. 63, 63 об., 66]. На основании распоряжения Слонимского гебитскомиссара от 5.08.1942 г. всем владельцам велосипедов предписывалось в десятидневный срок приобрести карточки разрешения на право пользования велосипедами. За выдачу карточки взималось 3 марки, за неисполнение распоряжения угрожал штраф до 500 руб. [9, л. 47]. Согласно приказу по Тереховскому районному управлению от 1.04.1943 г., финансовому отделу поручалось в срок до 1.05.1943 г. приступить к регистрации велосипедов, выдавая велосипедные номера на 1943 г. При регистрации взималась пошлина в 25 руб., уклонение от регистрации каралось конфискацией [10, л. 335]. Часть граждан не зарегистрировала велосипеды, и летом 1943 г. полиция приступила к изъятию велосипедов. В ходе изъятия составлялся акт, в котором указывалась оценочная стоимость, велосипеды передавались на хранение в магазин [11, л. 1, 2, 4–18]. В бланке акта изъятия велосипедов по Тереховскому волосному управлению за 1942 г. указывалась оценочная стоимость велосипеда, подписи владельца и полицейского и заключение заведующего магазином, куда поступал конфискованный велосипед. Владельцам обещалась компенсация по оценочной стоимости, которая, в зависимости от технического состояния велосипеда, варьировалась в пределах 20–150 руб. [11, л. 1–18, 20–21]. В апреле 1943 г. в Тереховском районе началась очередная регистрация

принадлежавших гражданам и организациям велосипедов на текущий сезон. При регистрации выдавались велосипедные номера и взимался сбор в размере 25 руб. После 1.05.1943 г. незарегистрированные велосипеды подлежали изъятию [10, л. 35].

Гражданам, получившим право пользования или владения велосипедом, выдавалось соответствующее свидетельство. В бланках удостоверений Клецкой городской управы за 1942 г. (на белорусском языке латинкой) указывались фамилия, имя и адрес владельца, марка велосипеда, фабричный и регистрационный номер. Практиковалась также выдача немецкоязычных свидетельств или двуязычных свидетельств (на немецком и белорусском языках) на два года. В последних, выдававшихся на велосипеды, используемые в служебных целях, помимо персональных данных владельца, указывались данные еще двух лиц, которые имели право использовать данный велосипед. Содержалась также пометка о том, что данный велосипед может быть реквизирован только по согласованию с гебитскомиссаром [8, л. 7, 8, 12, 21, 25].

Владельцы транспортных средств были обязаны иметь номера. Так, 2.05.1942 г. население Витебского района было уведомлено о сборах за номерные знаки специальным объявлением. Выдача номерных знаков производилась финансовым отделом городской управы с 5 по 20 мая 1942 г., знаки выдавались на период с 1.04.1942 г. по 31.03.1942 г. Номерные знаки были обязаны приобретать как частные лица, так и организации и учреждения города. Граждане, проживавшие вне города, но использовавшие свои транспортные средства для поездок по городу, должны были приобретать номерные знаки в финансовом отделе городской управы или в волостной управе по месту жительства. За отсутствие номерного знака грозил штраф до 50 руб., а при повторном нарушении следовала конфискация транспортного средства. Надзор за исполнением распоряжения возлагался на полицию и налоговые органы городской управы [12, л. 33]. Бургомистр Витебска предписал всем владельцам велосипедов и мотоциклов до 1.11.1942 г. сообщить в письменном виде, для каких целей используется транспорт, и получить разрешение на пользование транспортом в финансовом отделе. Лица, не получившие разрешения, были обязаны не позднее 4.11.1942 г. сдать велосипеды и мотоциклы на склад управы под угрозой конфискации транспортных средств и штрафа. Передача транспорта иным лицам воспрещалась [12, л. 61].

Борисовская фельдкомендатура в 1942 г. в письме к начальнику Холопеничского района констатировала, что у гражданского населения имеется значительное количество велосипедов, и ими пользуются лица, которым велосипеды не нужны для исполнения служебных обязанностей. В то же время имеются лица (например, сотрудники службы порядка), которым велосипеды необходимы для исполнения служебных обязанностей и которые не могут их получить. Комендатура потребовала от начальника района немедленно изъять велосипеды, не используемые в рамках служебных обязанностей, особенно велосипеды, принадлежавшие ранее немецкой или советской армии или евреям, владение которыми рассматривалось как незаконное. В дальнейшем для пользования велосипедами граждане должны были обращаться за разрешением в ортскомендатуру, которая выдавала их в первую очередь лицам, которым они были необходимы по службе. У граждан, не получивших разрешения до 25.12.1942 г., велосипеды изымались и передавались сотрудникам районной управы (полицейским, лесничим, врачам, ветеринарам). В случае отказа в выдаче разрешения владельцу выплачивалась компенсация по довоенным ценам, а также давалось обещание, что бывшие владельцы смогут когда-нибудь купить велосипед [13, л. 34]. Борисовская фельдкомендатура издала аналогичное распоряжение, касавшееся жителей Борисова и Новоборисова, которым под угрозой штрафа предписывалось до 10.12.1942 г. либо получить в городской управе разрешения на пользование велосипедами (взималась пошлина в 10 руб.), либо предоставить велосипеды в комендатуру для продажи [14, л. 221].

Транспортные средства часто изымались у граждан для нужд оккупационных властей. В таких случаях специальная комиссия из сотрудников коллаборационной администрации составляла акт оценки состояния велосипедов, указывался процент износа и оценочная стоимость (колебалась от 45 до 400 руб.). В дальнейшем данная сумма могла компенсироваться бывшим владельцам велосипедов [11, л. 3, 20, 20 об., 21]. В октябре 1943 г. началась реквизиция велосипедов для нужд вермахта в Москаленятской волости Городокского района. Владельцы велосипедов вне зависимости от технического состояния должны были доставить их

в ближайшую комендатуру. Не сданные добровольно велосипеды подлежали изъятию фельдкомендатурой, а владельцы штрафовались. Теоретически предусматривался возврат велосипедов владельцам, для этого сдаваемые велосипеды требовалось снабдить табличкой с именем и адресом владельца [15, л. 73, 78]. В ходе реквизиций граждане, как правило, сотрудники местной администрации, работники предприятий и учреждений, ходатайствовали о том, чтобы им были оставлены велосипеды, необходимые для исполнения служебных обязанностей. Так, в списке 42-х зарегистрированных владельцев велосипедов Заостравицкой волости Клецкого района за 1942 г. значились 4 старосты, начальник пожарной охраны, священник, 4 учителя; 1 велосипед принадлежал волостной администрации [16, л. 138, 138 об.]. Изредка транспортные средства у граждан могли выкупаться немецкими организациями. Немецкое торговое общество Тролль и Ко в Слуцке оповестило население о желании приобрести новые сани, за которые обещалась оплата 300 руб. и выдача 15 кг соли, 10 пачек махорки и 10 коробок спичек [17, л. 16].

В условиях регулярно проводимых партизанами диверсий оккупационные власти принимали повышенные меры безопасности на железной дороге и жесткие правила нахождения в железнодорожной полосе. Были определены пункты перехода через железную дорогу. Гражданскому населению сообщалось, что при переходе железной дороги далее 100 м от пункта перехода охрана будет открывать огонь на поражение. Запрещалось также хождение вдоль железной дороги ближе, чем на 100 м от железнодорожных путей. Введение запрета объяснялось оккупационными властями действиями партизан, которые под видом гражданского населения совершают диверсии на коммуникациях [18, л. 27, 37]. Согласно распоряжению Столинского гебитскомиссара от 14.02.1943 г., полоса отчуждения («полоса смерти») составляла 300 м по обе стороны железной дороги, нахождение в которой гражданских лиц запрещалось под угрозой расстрела. Проход в зону отчуждения рабочих разрешался только в организованном порядке. Переход железной дороги разрешался в определенных местах днем с 6.00 до 19.00 [19, л. 18]. На территории тыловой зоны группы армий «Центр» запрещался также выпас скота вблизи железной дороги [20, л. 95].

Генеральный комиссар Беларуси 28.07.1943 г. издал распоряжение, разрешающее проезд гражданских лиц по железной дороге только по специальным разрешениям за подписью гебитскомиссаров. Разрешения могли быть выданы гражданам, имеющим потребность воспользоваться железнодорожным транспортом для исполнения служебных обязанностей или для выполнения распоряжений немецких гражданских или военных властей [21, л. 254]. Порядок пользования железнодорожным транспортом гебитскомиссары доводили до глав районных администраций, на которых возлагалась обязанность первичной проверки заявлений граждан. Минский гебитскомиссар сообщал начальникам районов, что с 1.04.1943 г. использование железнодорожного транспорта для гражданского населения будет разрешаться только в исключительных случаях. Поступавшие заявления должны были рассматриваться на уровне районных управ, а в случае, если мотивация поездки не признавалась весомой, – отклоняться. После получения санкции гебитскомиссара разрешение на проезд передавалось начальнику района и далее просителю, последний уплачивал за выданный пропуск сбор 0,5 марки [22, л. 109].

Регламентировано также было движение транспортных средств. На территории тыловой зоны группы армий «Центр» 2.04.1942 г. было издано «Распоряжение о гражданском движении на дорогах», продублированное аналогичными распоряжениями глав коллаборационной администрации. Гражданскому транспорту во время движения предписывалось держаться правой стороны дороги, осуществлять поворот направо на малой траектории, налево – по большой; осуществлять въезд на дорогу только при отсутствии движущихся автомобилей; останавливаться только по ходу движения, не ближе 10 м от перекрестков; при отсутствии механических указателей поворота подавать сигнал поворота рукой. В случае отсутствия механических приспособлений сигнал поворота подавался рукой. Лошади, запряженные в подводы, или лошади с всадником должны были двигаться шагом или рысью; максимальная скорость грузовых автомашин на шоссе не должна была превышать 50 км/час, в населенных пунктах – 30 км/час, легковых автомашин – 60 и 40 км/час соответственно. Гражданский транспорт не должен был препятствовать движению немецкого военного транс-

порта. В случае, если рядом проезжал немецкий транспорт, подводы были обязаны принять вправо и двигаться медленно, пока их не обгоняли. Требовалось неукоснительно соблюдать знаки уличного движения, распоряжения немецкой полиции и службы порядка. Движение по тротуарам разрешалось только для пешеходов и небольших колясок по ходу движения. За нарушение правил движения предусматривалась конфискация транспортных средств [23, л. 1], [24, л. 63]. На основании распоряжения генерального комиссара Беларуси, с июня 1943 г. было запрещено движение колонн, состоявших более чем из двух повозок, включая и колонны фурманок, ведомых немцами в униформе. Повозки должны были двигаться с дистанцией не менее 50 м [25, л. 35].

Тем не менее, правила движения нарушались. В документах Пинской городской управы упоминается наложение в феврале 1942 г. штрафа в размере 50 руб. (с заменой на 5 суток ареста в случае неуплаты) на гражданина за езду на велосипеде по тротуару [26, л. 3]. В распоряжении бургомистра Бобруйска от 1.01.1944 г. констатировались факты нарушения гражданским населением правил дорожного движения, особенно лицами, управляющими грузовым транспортом, поэтому полиции предписывалось карать виновных штрафом до 4000 руб. До сведения граждан в очередной раз доводились правила движения [27, л. 25].

Была ограничена возможность использования автотранспорта гражданскими лицами. На территории тыловой зоны группы армий «Центр» с 1.08.1942 г. были введены ордера на проезд для гражданского автотранспорта, в которых указывались: номер машины, предприятие или организация, которой она принадлежит, данные шофера и лица, которому разрешен проезд, наименование маршрута и предполагаемое время и цель поездки, подпись командира немецкой воинской части, руководителя немецкого учреждения или местной администрации, заверенная печатью. По окончании поездки ордер возвращался выдавшей его организации. В случае нарушения установленного порядка автомашинка могла быть конфискована ортскомендатурой. Категорически воспрещалось перевозить гражданское население в автомашинах, принадлежащих местной администрации, если пассажиры не имели специального удостоверения на право проезда. Нарушившие запрет шоферы и руководители учреждений, которым принадлежал автотранспорт, подлежали наказанию со стороны ортскомендатуры (последние за то, что не сообщали о нарушении запрета) [23, л. 23, 19 об.]. Вопреки распоряжениям оккупационных властей, водители автомашин, принадлежавших коллаборационной администрации, перевозили гражданское население. Проведенными в Слуцком районе в апреле 1944 г. контрольными проверками было установлено, что в автомашине находились лица, не внесенные в путевку. Слуцкий гебитскомиссар в очередной раз под угрозой наказания водителей потребовал от районной администрации, чтобы подобное впредь не допускалось [17, л. 67].

Таким образом, оккупационные власти жестко контролировали порядок эксплуатации гражданским населением транспортных средств и коммуникаций, что было обусловлено военными нуждами, а также мерами безопасности, принимаемыми против диверсий партизан. Определенные послабления были сделаны только для сотрудников коллаборационной администрации.

Литература

1. Государственный архив Минской области (ГАМО). – Ф. 624. – Оп. 1. – Д. 9. Списки служащих РОА, военнопленных, приписанных к Борисовскому району, списки добровольно уехавших в Германию, списки работников райуправы, школ и др.
2. Государственный архив Витебской области (ГАВО). – Ф. 2073. – Оп. 1. – Д. 181. Статистические сведения о работе отделов горуправы за июль 1942 г., сметы расходов лодочной переправы, на строительство Могилевского рынка на март – сентябрь 1943 г.
3. ГАВО. – Ф. 2074. – Оп. 1. – Д. 8. Приказы бургомистра Оршанской районно-городской управы по основной деятельности, списки рабочих и служащих управы, заявления граждан о принятии на работу, удостоверения личности сотрудников управы за 1941–1942 гг.
4. ГАВО. – Ф. 2074. – Оп. 2. – Д. 51. Постановления, распоряжения, приказы начальника Оршанского округа и бургомистра Оршанской городской управы, отчет о работе финансового отдела о работе рынка в г. Орша и др.

5. ГАВО. – Ф. 2073. – Оп. 1. – Д. 99. Постановления, приказы бургомистра Витебска.
6. Государственный архив Гомельской области (ГАГО). – Ф. 1318. – Оп. 1. – Д. 2. Приказы по Добрушскому городскому управлению.
7. Государственный архив Брестской области (ГАБО). – Ф. 2149. – Оп. 1. – Д. 25. Список жителей деревень Лунинецкой волости, имеющих лодки, и переписка с Лунинецким районным управлением и сельскими старостами по учету лодок и их владельцев.
8. ГАМО. – Ф. 1539. – Оп. 1. – Д. 14. Справки на пользование велосипедами.
9. Государственный архив Гродненской области (ГАГрО). – Ф. 660. – Оп. 1. – Д. 2. Переписка со Слонимской городской управой по хозяйственным вопросам.
10. ГАГО. – Ф. 1336. – Оп. 1. – Д. 25. Указания и распоряжения волостному старосте.
11. ГАГО. – Ф. 1336. – Оп. 1. – Д. 27. Акты по изъятию велосипедов у населения Тереховской волости.
12. ГАВО. – Ф. 2073. – Оп. 2. – Д. 111. Постановления бургомистра г. Витебска о сборах, вводимых на территории г. Витебска и волостных общин, порядке сбора подушного налога, со зрелищ, владельцев собак, квартирного налога, расписание разрядов патентов и суммы торгово-промышленного сбора, уплачиваемого при получении патента.
13. ГАМО. – Ф. 1039. – Оп. 1. – Д. 51. Приказы и распоряжения начальника управы по основной деятельности и по личному составу, рапорта и донесения волостных старшин о действиях партизан.
14. ГАМО. – Ф. 1039. – Оп. 1. – Д. 81. Переписка с райуправой по административно-хозяйственным вопросам, списки сотрудников управы.
15. ГАВО. – Ф. 2086. – Оп. 1. – Д. 9. Отношения начальника районного управления бургомистру волости и списки граждан волости.
16. ГАМО. – Ф. 1538. – Оп. 1. – Д. 51. Бюджеты и проекты бюджетов в волостях Клецкого района, заявления, справки, отношения волостных старшин в Клецкую районную управу.
17. ГАМО. – Ф. 1607. – Оп. 1. – Д. 12. Приказ коменданта округа от 13.04.1944 г. об обеспечении охраны железной дороги, переписка с окружным комиссариатом и волостными управами о розыске эвакуированных, о социальном обеспечении и др.
18. ГАМО. – Ф. 1566. – Оп. 1. – Д. 5. Переписка с Клецкой районной управой по хозяйственным вопросам и др.
19. ГАБО. – Ф. 2759. – Оп. 1. – Д. 1. Распоряжения Столинского окружного комиссариата, Давид-Городокского районного управления и переписка с Давид-Городокским сплавным участком об освобождении от наказаний сбежавших в гарнизоны полицейских, вернувшихся на место службы и др.
20. ГАВО. – Ф. 2823. – Оп. 1. – Д. 3. Распоряжения и указания Полоцкой райуправы.
21. ГАМО. – Ф. 1607. – Оп. 1. – Д. 8. Сообщение генерального комиссара Беларуси Кубе о правилах пользования железными дорогами, переписка с окружным комиссариатом и др.
22. ГАМО. – Ф. 681. – Оп. 1. – Д. 4. Приказы и распоряжения Койдановской поветовой управы.
23. ГАВО. – Ф. 2088. – Оп. 2. – Д. 1. Приказы, выписки из административных распоряжений германских властей.
24. ГАМО. – Ф. 1604. – Оп. 2. – Д. 4. Приказы и распоряжения Глусского районного управления и комендатуры, административная переписка с комендатурой и волостными управлениями.
25. ГАГрО. – Ф. 642. – Оп. 1. – Д. 10. Объявления, распоряжения окружного комиссариата о сборе цветных металлов и вербовке рабочей силы в Германию.
26. ГАБО. – Ф. 2135. – Оп. 1. – Д. 198. Дело о наложении штрафа на гражданина г. Пинска В. Владислава за нарушение правил уличного движения.
27. Государственный архив Могилевской области. – Ф. 858. – Оп. 1. – Д. 20. Приказы и распоряжения по городскому управлению Бобруйска.